

Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020

ZÁMER NÁRODNÉHO PROJEKTU

Názov národného projektu:

DPMP, Modernizácia vozového parku trolejbusov v Prešove – II. etapa

1. Zdôvodnite čo najpodrobnejšie prečo nemôže byť projekt realizovaný prostredníctvom výzvy na predkladanie žiadostí o NFP?

(napr. porovnanie s realizáciou prostredníctvom dopytovo orientovaného projektu vzhľadom na efektívnejší spôsob naplňovania cieľov OP, efektívnejšie a hospodárnejšie využitie finančných prostriedkov)

Dopravný podnik mesta Prešov, akciová spoločnosť (DPMP) zabezpečuje pravidelnú mestskú hromadnú dopravu v meste Prešov. To je jedným z centier východného Slovenska a v súčasnosti tam žije 85 494 obyvateľov. DPMP zabezpečuje ako jediná spoločnosť pravidelnú mestskú hromadnú dopravu už vyše 70 rokov. DPMP svoje služby poskytuje nielen občanom Prešova, ale aj cestujúcim z 9 okolitých obcí a mesta Veľký Šariš. Vlastníkom 100 % akcií akciovej spoločnosti je samospráva. Nosnú kostru dopravného systému MHD tvoria trolejbusová a autobusová trakcia, zvyšok dopĺňa nepravidelná doprava. Celkovo bolo v roku 2018 prepravených 31 422 tisíc cestujúcich. Z toho 14 838 tisíc cestujúcich bolo prepravených trolejbusmi a 16 584 tisíc autobusmi.

V roku 2016 DPMP zrealizoval v rámci Operačného programu Integrovaná infraštruktúra projekt s názvom „DPMP, Modernizácia vozového parku trolejbusov v Prešove“ (ITMS kód: NFP311030A805). Predmetom realizácie projektu bolo zakúpenie a zavedenie do prevádzky 5 kusov jednočlánkových trolejbusov a 10 kusov dvojčlánkových kĺbových trolejbusov. V rámci projektu bolo však zrealizované verejné obstarávanie s opciou na nákup 25 trolejbusov. To podniku umožňuje zakúpiť ďalších 4 kusy jednočlánkových a 6 kusov dvojčlánkových trolejbusov. V súčasnosti má podnik uzavretú platnú kúpnu zmluvu na dodávku trolejbusov č. ELC/BUS/011/16 so spoločnosťou ŠKODA ELECTRIC a.s. Opcia na dodávku trolejbusov má platnosť do 31.12.2020.

DPMP je jediným poskytovateľom dopravných služieb vo verejnom záujme v mestskej hromadnej doprave na území mesta Prešov a zároveň je vlastníkom dopravných prostriedkov využívaných pre zabezpečenie výkonov v dráhovej MHD. Vzhľadom na uvedené skutočnosti je DPMP v podstate jediným oprávneným prijímateľom. Na základe uvedeného nebude na projekt vyhlasovaná výzva, ale projekt bude realizovaný formou národného projektu. RO OPII na predloženie národného projektu vyzve budúceho žiadateľa písomne prostredníctvom vyzvania alebo zverejnením vyzvania na svojom webovom sídle.

2. Príslušnosť národného projektu k relevantnej časti operačného programu

Prioritná os	Prioritná os 3 – Verejná osobná doprava
Investičná priorita	7ii) Vývoj a zlepšovanie ekologicky priaznivých, vrátane nízkohlukových, a nízkouhlíkových dopravných systémov vrátane vnútrozemských vodných ciest a námornej dopravy, prístavov, multimodálnych prepojení a letiskovej infraštruktúry v záujme podpory udržateľnej regionálnej a miestnej mobility
Špecifický cieľ	

	3.2 Zvýšenie atraktivity a prístupnosti verejnej osobnej dopravy prostredníctvom obnovy mobilných prostriedkov dráhovej MHD
Miesto realizácie projektu (na úrovni kraja)	Prešovský kraj
Identifikácia hlavných cieľových skupín (ak relevantné)	široká verejnosť (občania mesta, občania okolitých obcí a miest dochádzajúci za prácou a návštevníci mesta)

3. Prijímateľ¹ národného projektu

Dôvod určenia prijímateľa národného projektu ²	DPMP je jediným poskytovateľom dopravných služieb vo verejnom záujme v mestskej hromadnej doprave na území mesta Prešov. Zároveň je vlastníkom dopravných prostriedkov (trolejbusov) využívaných pre zabezpečenie výkonov v dráhovej MHD na základe Rámcovej zmluvy o službách vo verejnom záujme a zabezpečení mestskej hromadnej dopravy osôb v meste Prešov na roky 2017 - 2026. Vzhľadom na túto skutočnosť je DPMP v podstate jediným oprávneným prijímateľom. Na základe uvedeného nebude na projekt vyhlasovaná výzva. Prínosy realizačného projektu budú mať verejný charakter a budú slúžiť širokej verejnosti.
Má prijímateľ osobitné, jedinečné kompetencie na implementáciu aktivít národného projektu priamo zo zákona, osobitných právnych predpisov, resp. je uvedený priamo v príslušnom operačnom programe?	Žiadateľ je uvedený priamo v Operačnom programe Integrovaná infraštruktúra ako oprávnený prijímateľ. Na území mesta ide o jediný dopravný podnik, ktorý prevádzkuje mestskú hromadnú dopravu. Zároveň vlastní vozidlá MHD a vykonáva údržbu vozidlového parku dráhovej MHD.
Obchodné meno/názov (aj názov sekcie ak relevantné)	Dopravný podnik mesta Prešov, akciová spoločnosť
Sídlo	Bardejovská 7, 080 06 Ľubotice
IČO	31 718 922

¹ V tomto dokumente je používaný pojem prijímateľ a žiadateľ. Je to tá istá osoba, no technicky sa žiadateľ stáva prijímateľom až po podpísaní zmluvy o NFP.

²Jednoznačne a stručne zdôvodnite výber prijímateľa NP ako jedinečnej osoby oprávnenej na realizáciu NP (napr. odkaz na platné predpisy, operačný program, národnú stratégiu, ktorá odôvodňuje jedinečnosť prijímateľa NP).

4. Partner, ktorý sa bude zúčastňovať realizácie národného projektu (ak relevantné)

Zdôvodnenie potreby partnera národného projektu (ak relevantné) ³	nerrelevantné
Kritériá pre výber partnera ⁴	nerrelevantné
Má partner monopolné postavenie na implementáciu týchto aktivít? (áno/nie) Ak áno, na akom základe?	nerrelevantné
Obchodné meno/názov	nerrelevantné
Sídlo	nerrelevantné
IČO	nerrelevantné

V prípade viacerých partnerov, doplňte údaje za každého partnera.

5. Predpokladaný časový rámec

Dátumy v tabuľke nižšie nie sú záväzné, ale predstavujú vhodný a žiaduci časový rámec pre zabezpečenie procesov, vedúcich k realizácii národného projektu.

Dátum vyhlásenia vyzvania vo formáte Mesiac/Rok	11/2019
Uveďte plánovaný štvrtrok podpísania zmluvy o NFP s prijímateľom	IV/2019
Uveďte plánovaný štvrtrok spustenia realizácie projektu	IV/2019
Predpokladaná doba realizácie projektu v mesiacoch	12 mesiacov

6. Finančný rámec

Alokácia na vyzvanie (zdroj EÚ a ŠR)	4 924 609,39
Celkové oprávnené výdavky projektu	5 183 799,36
Vlastné zdroje prijímateľa	259 189,97

7. Východiskový stav

- Uveďte východiskové dokumenty na regionálnej, národnej a európskej úrovni, ktoré priamo súvisia s realizáciou NP:

Predložený projekt vychádza a je plne v súlade s prioritami viacerých strategických dokumentov na národnej i regionálnej úrovni. V prvom rade je plne v súlade so Strategickým plánom rozvoja dopravy SR do roku 2030, kde napĺňa Strategický globálny cieľ 3 (SGC 3):

- Zvýšenie konkurencieschopnosti v osobnej i nákladnej doprave (protipólov dopravy cestnej) nastavením zodpovedajúcich prevádzkových, organizačných a infraštruktúrnych parametrov vedúcich k efektívnemu integrovanému multimodálnemu dopravnému systému podporujúcemu hospodárske a sociálne potreby Slovenskej republiky. Zvýšenie kvality dopravného plánovania v SR definovaním optimálnej

³Uveďte dôvody pre výber partnerov (ekonomickí, sociálni, profesijní...). Odôvodnite dôvody vylúčenia akejkolvek tretej strany ako potenciálneho realizátora.

⁴Uveďte, na základe akých kritérií bol partner vybraný, alebo ak boli zverejnené, uveďte odkaz na internetovú stránku, kde sú dostupné. Ako kritérium pre výber - určenie partnera môže byť tiež uvedená predchádzajúca spolupráca žiadateľa s partnerom, ktorá bude náležite opísaná a odôvodnená, avšak nejde o spoluprácu, ktorá by v prípade verejných prostriedkov spadala pod pôsobnosť zákona o VO.

cieľovej hodnoty del'by prepravnej práce v podmienkach Slovenskej republiky a stanovenie krokov a nástrojov na jej dosiahnutie.

Ďalej je v súlade s modálnym špecifickým cieľom pre verejnú osobnú a nemotorovú dopravu:

ŠVO1: Urobiť atraktívnu verejnú a nemotorovú dopravu sociálnou istotou všade a prirodzenou voľbou pre cesty v mestských aglomeráciách.

Na regionálnej úrovni je projekt v súlade s dokumentmi:

- Územný plán Prešovského samosprávneho kraja (ďalej „ÚPN“) (2004),
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Prešovského samosprávneho kraja na obdobie 2014 – 2020 (2015),
- Koncepcia dopravy vo verejnom záujme pre Prešovský samosprávny kraj, Územná prognóza (2015),
- Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja, Územná prognóza, (2015).

Na miestnej úrovni ide najmä o nasledovné dokumenty:

- Plán dopravnej obslužnosti mesta Prešov (2014),
- Program rozvoja mesta Prešov na roky 2015 – 2020 s výhľadom do roku 2025 (2015),
- Územný plán mesta Prešov v znení zmien a doplnkov (2017),
- Stratégia udržateľného rozvoja dopravy mesta Prešov (2018).

b. Uved'te predchádzajúce výstupy z dostupných analýz, na ktoré nadväzuje navrhovaný zámer NP (štatistiky, analýzy, štúdie,...):

V roku 2016 bola spracovaná spoločnosťou Project Consult, spol. s r. o. dátová analýza „NECESSARY DATA TO IDENTIFY AND JUSTIFY NON-REGRET PROJECTS IN PUBLIC TRANSPORT“ pre poradný orgán EK JASPERS. Z nej vyplynula potreba nákupu nových trolejbusov. V roku 2016, ako uvádza analýza, bolo 21 kusov trolejbusov z vozového parku DPMP po dobe životnosti a v zlom technickom stave. Všetky vozidlá boli v tom čase s vysokou podlahou a 3 z nich boli v nepoužiteľnom stave a boli používané iba na náhradné diely.

Stav značnej časti vozového parku trolejbusov bol technicky prekonaný, poruchový, nekomfortný pre cestujúcich a prevádzkovo veľmi nákladný, to vyžadovalo rozsiahlu modernizáciu. Ich najčastejšími poruchami boli poruchy pohonu, vzduchových zariadení a korózia karosérií, ktoré súviseli aj s vekom týchto vozidiel. Jestvujúci stav ohrozoval bezpečnosť dopravy, spomaľoval dopravu a mal negatívne hlukové, vibračné a environmentálne vplyvy. Z pohľadu prevádzky bol vozový park veľmi nákladný.

c. Uved'te, na ktoré z ukončených a prebiehajúcich národných projektov⁵ zámer NP priamo nadväzuje, v čom je navrhovaný NP od nich odlišný a ako sú v ňom zohľadnené výsledky/dopady predchádzajúcich NP (ak relevantné):

Projekt má relevanciu aj k projektom podporených z Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014-2020 a Integrovaného regionálneho operačného programu 2014 - 2020:

Zrealizované projekty v rámci Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020:

⁵ V prípade ak je to relevantné, uved'te aj ukončené národné projekty z programového obdobia 2007-2013.

- DPMP, Modernizácia vozového parku trolejbusov v Prešove, celkové oprávnené výdavky projektu 8 738 681,00 EUR (DPMP),
- Stratégia udržateľného rozvoja dopravy mesta Prešov, celkové oprávnené výdavky projektu 794 819,51 EUR (Mesto Prešov).

Projekty v realizácii v rámci Integrovaného regionálneho operačného programu 2014 - 2020:

- Modernizácia vozidlového parku autobusov mestskej hromadnej dopravy v Prešove, celkové oprávnené výdavky projektu 4 370 036,40 EUR, (DPMP).
- Modernizácia a rekonštrukcia prestupného uzla na Masarykovej ulici v Prešove (Predstaničný priestor), celkové oprávnené výdavky projektu 2 022 521,49 EUR, (Mesto Prešov).

d. Popíšte problémové a prioritné oblasti, ktoré rieši zámer národného projektu. (Zoznam známych problémov, ktoré vyplývajú zo súčasného stavu a je potrebné ich riešiť):

Dopravný podnik mesta Prešov, akciová spoločnosť (DPMP) zabezpečuje pravidelnú mestskú hromadnú dopravu v meste Prešov. To je jedným z centier východného Slovenska a v súčasnosti tam žije 85 494 obyvateľov. DPMP zabezpečuje ako jediná spoločnosť pravidelnú mestskú hromadnú dopravu už vyše 70 rokov. DPMP svoje služby poskytuje nielen občanom Prešova, ale aj cestujúcim z 9 okolitých obcí a mesta Veľký Šariš. Vlastníkom 100 % akcií akciovej spoločnosti je samospráva.

Nosnú kostru dopravného systému MHD tvoria trolejbusová a autobusová trakcia, zvyšok dopĺňa nepravidelná doprava. Celkovo bolo v roku 2018 prepravených 31 618 tisíc cestujúcich. Z toho 15 198 tisíc cestujúcich bolo prepravených trolejbusmi a 16 420 tisíc autobusmi. Dopravná sieť pravidelnej verejnej dopravy vykonávanej DPMP k 31.12.2018 predstavovala 155 km. Z toho bola dĺžka trolejbusovej siete 29 km a autobusovej siete 126 km.

Celková dĺžka autobusových liniek je 308 km a trolejbusových liniek 65 km. Denná výprava počas školského roka je 50 autobusov a 30 trolejbusov. Na sieti podnik prevádzkuje 35 autobusových a 8 trolejbusových liniek.

Za rok 2018 boli celkové dopravné výkony DPMP 4 905 tisíc vozových kilometrov a popritom bolo ponúknutých 482 144 tisíc miestových kilometrov. Z hľadiska dopravných výkonov trolejbusová trakcia ubehla 1 961 tisíc vozových kilometrov a autobusová trakcia 2 944 tisíc vozových kilometrov. To znamená, že na trolejbusovú trakciu pripadlo 39,98 % všetkých dopravných výkonov. Zostatok 60,02 % dopravných výkonov pripadlo na autobusovú trakciu. Dopravný výkon trolejbusovej trakcie mierne poklesol a naopak dopravný výkon autobusovej trakcie mierne vzrástol.

K 31.12.2018 mal DPMP k dispozícii vozový park pre MHD v nasledovnom zložení:

- 68 autobusov
- 43 trolejbusov

Priemerný vek trolejbusov k uvedenému dátumu bol 7,35 roka a autobusov 11,23 roka.

Výsledky dopravných výkonov a hospodárenia DPMP ukazujú, že aj napriek ustálenému dopravnému výkonu dochádza ku miernemu klesaniu počtu prepravených osôb. Celkovo prišiel DPMP vo všetkých trakciách pravidelnej dopravy medzi rokmi 2017 až 2011 o 5,73 miliónov cestujúcich. To tvorí 15,33 % pokles za sledované obdobie, zatiaľ čo dopravné výkony všetkých

trakcií mierne narástli. Pri rovnakej ponuke vozových kilometrov prepravuje DPMP výrazne menej cestujúcich.

Úbytok cestujúcich za obdobie posledných 7 rokov možno pripísať najmä nedostatkom ako sú nízka atraktivita verejnej dopravy, nevyhovujúce prepravné podmienky a kvalita dopravy, nízky komfort cestujúcich, vysoká poruchovosť, nevhodná časová harmonizácia jednotlivých druhov, nízka mobilita občanov za prácou, vplyv nezamestnanosti, či regionálne rozvojové disparity. Tieto a ďalšie dôvody spôsobili odliv cestujúcich na individuálnu osobnú dopravu a autobusovú verejnú dopravu.

Z vyššie uvedeného základného prehľadu prevádzkových charakteristík mestskej hromadnej dopravy je zjavný celkový neutešený stav verejnej dopravy. Mesto a DPMP sa preto od roku 2016 snažia riešiť súčasnú situáciu investíciami do infraštruktúry MHD a do obnovy vozového parku. Okrem prepadu počtu cestujúcich klesá tiež priemerná prepravná rýchlosť (o 10 % za 15 rokov), čo je aj dôsledkom narastajúcich kongescií na kľúčových dopravných tepnách. Z hlavných prevádzkových údajov je teda zrejmé, že okrem postupného znižovania rýchlosti dopravy, ktorá má podstatný vplyv na konkurencieschopnosť, sa znižuje aj vlastná konkurencieschopnosť vyjadrená záujmom cestujúcich o MHD. Problémom je však aj výrazný rozdiel medzi poklesom počtu prepravených osôb a dopravných výkonov, čo znamená, že sa znižuje aj celková efektivita prevádzky.

Jedným z kľúčových problémov je nedostatočne modernizovaný vozový park trolejbusov. Celkovo podnik disponuje 43 trolejbusmi. Z nich je 17 trolejbusov vo veku do 5 rokov (39,53 %), 7 trolejbusov je vo veku od 5 do 10 rokov (16,28 %), 12 trolejbusov je vo veku od 10 do 15 rokov (27,91 %), 3 trolejbusy sú vo veku od 15 do 20 rokov (6,98 %) a 4 trolejbusy majú priemerný vek nad 20 rokov.

Staršie vozidlá sa vyznačujú zvýšenou poruchovosťou a nízkou spoľahlivosťou. Vysoká poruchovosť prináša aj nespoľahlivosť vo výbere tržby za cestovné, ako aj časté konfliktné situácie. Takisto je problémový servis. Vozidlá majú často zdevastovaný interiér a obsahujú súčiastky, ktoré už v súčasnosti nie sú dostupné na trhu a servis je veľmi komplikovaný. Celkovo technicky prekonaný a morálne opotrebovaný vozidlový park trolejbusov výrazne znižuje komfort a atraktivitu mestskej hromadnej dopravy.

Trolejbus MHD urobí priemerne 46 tisíc kilometrov ročne a jeho životnosť je 12 rokov. To znamená, že 12 trolejbusov (27,91 %) je na hranici životnosti a 7 trolejbusov (16,28 %) sa dostalo za jej hranicu. Z tohoto dôvodu je ich potrebné vyradiť a nahradiť inými vozidlami.

Z dlhodobého hľadiska, a aj napriek polovičnej obnove vozového parku, priemerný vek vozidiel stúpa. Stav časti vozidlového parku je nevyhovujúci, nezodpovedá súčasným potrebám prepravy verejnosti. Vozidlá nezabezpečujú plnenie moderných technických parametrov a dostatočného komfortu pre cestujúcich. Z pohľadu prevádzky je súčasný vozový park veľmi nákladný. Stav časti vozového parku trolejbusov je teda technicky prekonaný, nekomfortný pre cestujúcich a prevádzkovo veľmi nákladný, čo vyžaduje jeho ďalšiu modernizáciu.

Zámerom projektu je tak doplnenie a modernizácia vozidlového parku trolejbusov nákupom 4 kusov nízkopodlažných 12 metrových trolejbusov a 6 kusov nízkopodlažných 18 metrových trolejbusov mestskej hromadnej dopravy. Nové trolejbusy budú nasadené na všetkých jestvujúcich 8 trolejbusových linkách.

- e. Popíšte administratívnu, finančnú a prevádzkovú kapacitu žiadateľa a partnera (v prípade, že v projekte je zapojený aj partner)

Dopravný podnik mesta Prešov, akciová spoločnosť má dostatočné personálne, technické, administratívne a ďalšie prevádzkové kapacity na úspešnú realizáciu projektu i na zabezpečenie dlhodobej udržateľnosti jeho výsledkov. DPMP má tiež skúsenosti s implementáciou vlastných investičných projektov, ako aj projektov financovaných zo zdrojov EÚ. Kapacita žiadateľa je dokumentovaná v súčasnosti už zrealizovaným projektom s názvom „DPMP, Modernizácia vozového parku trolejbusov v Prešove“ (ITMS kód: NFP311030A805). Predmetom realizácie projektu bolo zakúpenie a zavedenie do prevádzky 5 kusov nových jednočlánkových trolejbusov a 10 kusov dvočlánkových kĺbových trolejbusov v hodnote 8 738 681 EUR. Tento projekt bol podporený v rámci Operačného programu Integrovaná infraštruktúra.

Podnik má teda dostatočné kapacity na zabezpečenie riadenia projektu. Projektový tím bude zložený z projektového manažéra a finančného manažéra. Tieto pozície budú zastávať interní pracovníci na dohodu o výkone práce.

Projektový manažér (riadenie projektu) bude zodpovedný za plynulú realizáciu projektu, ďalej bude riadiť činnosť projektového tímu, dbať na dodržiavane časového harmonogramu projektu a zodpovedať za kontrolu a efektívne vynakladanie finančných prostriedkov. Takisto projektový manažér plánuje, organizuje, riadi, zabezpečuje a kontroluje aktivity projektu, komplexne pripravuje procesy na priebežné monitorovanie aktivít. Súčasne zodpovedá za propagáciu projektu a jeho realizáciu v súlade s Manuálom pre informovanie a komunikáciu pre prijímateľov Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020. Uvedené činnosti zabezpečí osoba, ktorá bude spĺňať minimálne kvalifikačné a odborné požiadavky a to vysokoškolské vzdelanie minimálne II. stupňa a minimálnu odbornú prax 2 roky alebo bude mať ukončené VŠ vzdelanie I. stupňa alebo úplné SŠ vzdelanie s maturitou a minimálnu odbornú prax 3 roky.

Finančný manažér bude zodpovedný za čerpanie finančných prostriedkov pre dosiahnutie cieľov projektu podľa zmluvy, styk s bankovými inštitúciami a za zabezpečenie obchodných procesov z ekonomického hľadiska. Takisto zabezpečuje vyhotovenie interných finančných predpisov, sledovanie čerpania finančných prostriedkov, odpisový plán a evidenciu majetku obstaraného z prostriedkov NFP. Finančný manažér vedie účtovnú agendu, zodpovedá za vypracovanie miezd, zabezpečuje ucelené časti účtovného systému organizácie ako sú evidencia a účtovanie, inventarizácia, spravovanie daní a poplatkov, vyhotovenie, triedenie a archivácia účtovných dokladov. Takisto spracováva prvotnú ekonomickú agendu v rámci projektu pre zaúčtovanie účtovníckami podniku, zabezpečuje evidenciu príjmov, výnosov a výdavkov, nákladov pre sledovanie finančných prostriedkov podľa zmluvy. Uvedené činnosti zabezpečí osoba, ktorá bude spĺňať minimálne kvalifikačné a odborné požiadavky a to vysokoškolské vzdelanie minimálne II. stupňa a minimálnu odbornú prax 2 roky alebo bude mať ukončené VŠ vzdelanie I. stupňa alebo úplné SŠ vzdelanie s maturitou a minimálnu odbornú prax 3 roky.

Kvalifikačné a odborné predpoklady sa budú preukazovať jednak profesijným životopisom ako aj čestným prehlásením, v ktorom uchádzač o danú pozíciu uvedie konkrétne uskutočňovanie činností v súvislosti s riadením projektov podobného charakteru na preukázanie relevantnej odbornej praxe, uvedie aj konkrétny názov projektu, výšku oprávnených výdavkov a ďalšie relevantné informácie.

Technické zabezpečenie

Technické zabezpečenie realizácie projektu bude uskutočnené samotným dodávateľom, spoločnosťou ŠKODA ELECTRIC a.s. Jedná sa o renomovaného výrobcu s dlhoročnou tradíciou a s dostatočným technickým, ako aj personálnym zázemím. Zabezpečenie technickej realizácie projektu z pohľadu DPMP bude uskutočnené za pomoci pracovníkov Úseku technickej prevádzky s odbornými znalosťami a skúsenosťami.

8. Vysvetlite hlavné ciele NP (stručne):

(očakávaný prínos k plneniu strategických dokumentov, k socio-ekonomickému rozvoju oblasti pokrytej OP, k dosiahnutiu cieľov a výsledkov príslušnej prioritnej osi/špecifického cieľa)

Realizáciou projektu žiadateľ naplní cieľ a výsledky prioritnej osi 3 Operačného programu Integrovaná infraštruktúra. Realizácia projektu výrazne prispieje k naplneniu rozvojového cieľa DPMP a mesta Prešov, a to zvýšenie celkovej konkurencieschopnosti a kvality verejnej hromadnej dopravy v meste Prešov. Modernizáciou viac ako jednej štvrtiny vozového parku trolejbusov dôjde k výraznému zvýšeniu bezpečnosti dopravy, komfortu cestujúcich, plynulosti prevádzky a prepravnej rýchlosti. Ďalej dôjde k zníženiu hlučnosti a k zníženiu negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie. Súčasne dôjde k výraznej úspore nákladov na údržbu a prevádzku vozového parku, čo zlepší možnosti podniku pre realizáciu ďalších investícií do modernizácie ekologickej trolejbusovej trakcie a tým pomôže zabezpečiť jej trvalú udržateľnosť. V rámci projektu nebudú vytvorené žiadne pracovné miesta, ale projekt prispieje k udržaniu súčasných pracovných miest.

Očakávaný stav a merateľné ciele

V tejto časti popíšte očakávané výsledky projektu s konkrétnym prínosom vo vzťahu k rozvoju oblasti pokrytej operačným programom a zrealizovaniu aktivít. V tabuľke nižšie uveďte projektové ukazovatele a iné údaje. Projektové ukazovatele musia byť definované tak, aby odrážali výstupy/výsledky projektu a predstavovali kvantifikáciu toho, čo sa realizáciou aktivít za požadované výdavky dosiahne. ⁶				
Cieľ národného projektu	Merateľný ukazovateľ	Indikatívna cieľová hodnota	Aktivita projektu	Súvisiaci programový ukazovateľ ⁷
Obstaranie mobilných prostriedkov dráhovej MHD (trolejbusy)	P0144 Počet cestujúcich prepravených dráhovou MHD v mestách Bratislava, Košice, Žilina, Prešov a Banská Bystrica	4 946 000	Modernizácia vozidlového parku trolejbusov	N/A

⁶V odôvodnených prípadoch sa uvedená tabuľka nevypĺňa, pričom je nevyhnutné do tejto časti uviesť podrobné a jasné zdôvodnenie, prečo nie je možné uviesť požadované údaje.

⁷ Národný projekt by mal obsahovať minimálne jeden relevantný projektový ukazovateľ, ktorý sa agreguje do programového ukazovateľa. Pri ostatných projektových ukazovateľoch sa uvedie N/A.

Obstaranie mobilných prostriedkov dráhovej MHD (trolejbusy)	P0222 Počet nových mobilných prostriedkov dráhovej mestskej hromadnej dopravy (električky, trolejbusy) vhodných tiež pre cestujúcich s obmedzenou mobilitou	10	Modernizácia vozidlového parku trolejbusov	O0190 Počet nových mobilných prostriedkov dráhovej mestskej hromadnej dopravy (električky, trolejbusy) vhodných tiež pre cestujúcich s obmedzenou mobilitou
Iné údaje, ktorými je možné sledovať napĺňanie cieľov národného projektu (ak relevantné)				
Cieľ národného projektu	Ukazovateľ	Indikatívna cieľová hodnota	Aktivita projektu	
N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

V prípade viacerých merateľných ukazovateľov, doplňte údaje za každý merateľný ukazovateľ.

9. Bližší popis merateľných ukazovateľov.⁸

Predmetná časť sa týka projektových ukazovateľov	
Názov merateľného ukazovateľa ⁹	P0144 Počet cestujúcich prepravených dráhou MHD v mestách Bratislava, Košice, Žilina, Prešov a Banská Bystrica
Akým spôsobom sa budú získavať dáta?	Výpočtom podľa metodiky Štatistického úradu SR.

Predmetná časť sa týka projektových ukazovateľov	
Názov merateľného ukazovateľa ¹⁰	P0222 Počet nových mobilných prostriedkov dráhovej mestskej hromadnej dopravy (električky, trolejbusy) vhodných tiež pre cestujúcich s obmedzenou mobilitou
Akým spôsobom sa budú získavať dáta?	Preberací protokol, protokol o zaradení do majetku a inventárne karty.

V prípade viacerých merateľných ukazovateľov, doplňte údaje za každý z nich.

⁸V odôvodnených prípadoch sa uvedená tabuľka nevypĺňa, pričom je nevyhnutné do tejto časti uviesť podrobné a jasné zdôvodnenie, prečo nie je možné uviesť požadované údaje.

⁹V prípade viacerých merateľných ukazovateľov, doplňte tabuľku za každý merateľný ukazovateľ.

¹⁰V prípade viacerých merateľných ukazovateľov, doplňte tabuľku za každý merateľný ukazovateľ.

10. Očakávané dopady

Zoznam prínosov a prípadných iných dopadov, ktoré sa dajú očakávať pre jednotlivé cieľové skupiny		
Dopady	Cieľová skupina (ak relevantné)	Počet ¹¹
<ul style="list-style-type: none"> - zníženie priemerného veku vozidiel, - zníženie poruchovosti a zvýšenie spoľahlivosti, - zníženie emisií látok poškodzujúcich životné prostredie, - zníženie emisií hluku zaťažujúcich životné prostredie, - zvýšenie komfortu cestujúcich a atraktivity verejnej dopravy, - 100 % podiel nízkej podlahy, - klimatizované vozidlá a vyšší štandard vnútorného vybavenia, - zníženie rôznorodosti vozidlového parku, - nižšie náklady na prevádzku a údržby nových vozidiel oproti vyradzovaným starším vozidlám, - zvýšenie kvality ponúkanej služby nahradením starších vozidiel, ktoré majú nízku spoľahlivosť a vysokú poruchovosť - zvýšenie konkurencieschopnosti MHD v meste Prešov. 	široká verejnosť (občania mesta, občania okolitých obcí a miest dochádzajúci za prácou a návštevníci mesta)	Počet prepravených cestujúcich za rok 2018 trolejbusovou trakciou bol 14 838 tisíc osôb. Počet cestujúcich, ktorí sa majú prepraviť novými vozidlami obstaranými v rámci projektu sa predpokladá na úrovni 4 946 tisíc osôb.

V prípade viacerých cieľových skupín, doplňte dopady na každú z nich.

11. Aktivity

a) Uveďte detailnejší popis aktivít.

Predmetom realizácie projektu „DPMP, Modernizácia vozového parku trolejbusov v Prešove – II. etapa“ je nákupom 4 kusov jednočlánkových a 6 kusov dvojčlánkových trolejbusov. Projekt bude realizovaný v rámci jednej hlavnej aktivity s názvom „Modernizácia vozidlové parku trolejbusov“. Realizáciu hlavnej aktivity projektu zabezpečí externý dodávateľ vybraný vo verejnom obstarávaní. V súčasnosti má podnik uzavretú platnú kúpnu zmluvu na dodávku trolejbusov č. ELC/BUS/011/16 so spoločnosťou ŠKODA ELECTRIC a.s. Začiatok realizácie

¹¹ Ak nie je možné uviesť početnosť cieľovej skupiny, uveďte do tejto časti zdôvodnenie.

hlavných aktivít je stanovený na 12/2019 po podpise zmluvy o poskytnutí nenávratného finančného príspevku. Koniec realizácie hlavnej aktivity projektu je stanovený na termín 11/2020. Dĺžka trvania hlavnej aktivity projektu je stanovený na 12 mesiacov.

Jednočlánkový trolejbus

Ide o štandardný 100 % nízkopodlažný asynchrónny štandardný dvojnápravový trolejbus MHD s maximálnou dĺžkou 13,5 metra a šírkou 2,55 metra. Trolejbus bude mať 3 dvojkrídlové dvere. Jeho kapacita bude minimálne 90 osôb, z čoho minimálne 25 % miest bude na sedenie. Trakčný motor bude s minimálnym výkonom 150 kW. Ďalej vozidlo bude vybavené indikáciou nebezpečného napätia na kostre vozidla a meraním spotreby elektrickej energie ako aj rekuperácie. Vozidlo bude mať takisto diaľkové ovládanie výhybiek, samoobslužné otváranie dverí zvonku cestujúcimi, plošinu pre nástup invalidného vozíka, brzdový systém s ABS a ASR s automatickou zastávkovou brzdou. Vozidlá budú vybavené klimatizáciou a informačným systémom.

Dvojčlánkový kĺbový trolejbus

Jedná sa o kĺbový 100 % nízkopodlažný asynchrónny kĺbový trojnápravový trolejbus MHD s maximálnou dĺžkou 18,75 metra a šírkou 2,55 metra. Trolejbus bude mať minimálne 4 dvojkrídlové dvere. Jeho kapacita bude minimálne 130 osôb, z čoho minimálne 25 % miest bude na sedenie. Trakčný motor bude s minimálnym výkonom 200 kW, s napäťovou a prepäťovou ochranou, ďalej s indikáciou nebezpečného napätia na kostre vozidla a meraním spotreby elektrickej energie ako aj rekuperácie. Vozidlo bude mať diaľkové ovládanie výhybiek, samoobslužné otváranie dverí zvonku cestujúcimi, plošinu pre nástup invalidného vozíka, brzdový systém s ABS a ASR s automatickou zastávkovou brzdou. Vozidlá budú vybavené klimatizáciou a informačným systémom.

Oba typy vozidiel budú určené pre prevádzkovanie na trolejbusovej dráhe s menovitým napätím 600 V js a prispôsobené jestvujúcej infraštruktúre trolejového vedenia v meste Prešov.

Podporné aktivity projektu zahŕňajú:

- riadenie projektu
- publicita projektu

Riadenie projektu bude zabezpečené interne zamestnancami podniku prostredníctvom projektového manažéra a finančného manažéra, ktorí majú dostatočné skúsenosti s implementáciou projektov podobného typu. Začiatok realizácie podporných aktivít je stanovený na 12/2019 po podpise zmluvy o poskytnutí nenávratného finančného príspevku. Projektový manažér začne riadiť implementáciu projektu po podpise zmluvy o NFP a to sa očakáva v termíne 12/2019. Finančný manažér začne riadiť finančnú časť implementácie projektu spolu so začiatkom realizácie hlavnej aktivity a to v termíne 12/2019. Koniec ich činností a súčasne realizácie podporných aktivít projektu je stanovený v súlade s koncom realizácie hlavnej aktivity a to na termín 11/2020.

Súčasťou rozpočtu projektu sú aj náklady za publicitu a informovanosť projektu. V rámci tejto podpornej aktivity budú realizované prostriedky na zabezpečenie komunikácie a publicity projektu v zmysle Manuálu pre informovanie a komunikáciu pre prijímateľov Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020. Začiatok tejto časti podpornej aktivity je stanovený na termín 12/2019. Koniec tejto časti podpornej aktivity je stanovený na termín 11/2020. Dĺžka trvania podporných aktivít projektu je tak 12 mesiacov. Spoločnosť bude tiež o

projekte informovať širokú verejnosť prostredníctvom svojho webového sídla a mediálnych správ.

b) V tabuľke nižšie uveďte rámcový popis aktivít, ktoré budú v rámci identifikovaného národného projektu realizované a ich prepojenie so špecifickými cieľmi.

Názov aktivity	Cieľ, ktorý má byť aktivitou dosiahnutý (podľa sekcie <i>Očakávaný stav</i>)	Spôsob realizácie (žiadateľ a/alebo partner)	Predpokladaný počet mesiacov realizácie aktivity
Aktivita 1 - Modernizácia vozidlového parku trolejbusov	Obstaranie mobilných prostriedkov dráhovej MHD	žiadateľ	12 mesiacov
Podporná aktivita – Riadenie projektu	Zabezpečenie riadenia projektu	žiadateľ	12 mesiacov
Podporná aktivita – Publicita projektu	Zabezpečenie informovanosti o projekte v súlade s Manuálom pre informovanie a komunikáciu	žiadateľ	12 mesiacov

V prípade viacerých aktivít, doplňte informácie za každú z nich.

12. Rozpočet

Jasne uveďte, ako bol pripravovaný indikatívny rozpočet a ako spĺňa kritérium „hodnota za peniaze“, t. j. akým spôsobom bola odhadnutá cena za každú položku, napr. prieskum trhu, analýza minulých výdavkov spojených s podobnými aktivitami, nezávislý znalecký posudok, v prípade, ak príprave projektu predchádza vypracovanie štúdie uskutočniteľnosti, ktorej výsledkom je, o. i. aj určenie výšky alokácie, je potrebné uviesť túto štúdiu ako zdroj určenia výšky finančných prostriedkov. Skupiny výdavkov doplňte v súlade s MP CKO č. 4 k číselníku oprávnených výdavkov v platnom znení. V prípade operačných programov implementujúcich infraštruktúrne projekty, ako aj projekty súvisiace s obnovou mobilných prostriedkov, sa do ukončenia verejného obstarávania uvádzajú položky rozpočtu len do úrovne aktivít.

Indikatívna výška finančných prostriedkov určených na realizáciu národného projektu a ich výstižné zdôvodnenie		
Predpokladané finančné prostriedky na hlavné aktivity	Celková suma	Uveďte plánované vecné vymedzenie
Aktivita 1		
Modernizácia vozidlového parku trolejbusov	1 744 104,68	Náklady na obstaranie 4 kusov jednočlánkových 12 metrových trolejbusov na základe uzatvorenej kúpnej zmluvy na dodávku trolejbusov č. ELC/BUS/011/16.

023 – Dopravné prostriedky	3 429 661,68	Náklady na obstaranie 6 kusov dvojčlánkových 18 metrových trolejbusov na základe uzatvorenej kúpnej zmluvy na dodávku trolejbusov č. ELC/BUS/011/16.
Hlavné aktivity SPOLU	5 173 766,36	
Predpokladané finančné prostriedky na podporné aktivity		
Riadenie projektu 521 – Mzdové výdavky	9 233	Náklady spojené s riadením projektu za pomoci projektového a finančného manažéra.
Publicita projektu	800	Prostriedky na zabezpečenie komunikácie a publicity projektu
Podporné aktivity SPOLU	10 033	
CELKOM	5 183 799,36	

13. Deklarujte, že NP vyhovuje **zásade doplnkovosti** (t. j. nenahrádza verejné alebo ekvivalentné štrukturálne výdavky členského štátu v súlade s článkom 95 všeobecného nariadenia).

Deklarujeme, že NP vyhovuje zásade doplnkovosti a nenahrádza verejné alebo ekvivalentné štrukturálne výdavky členského štátu.

14. Bude v národnom projekte využité zjednodušené vykazovanie výdavkov? Ak áno, aký typ?

Národný projekt nebude využívať zjednodušenie vykazovanie výdavkov.

15. Štúdia uskutočniteľnosti vrátane analýzy nákladov a prínosov
Informácie sa vyplňajú iba pre investičné¹² typy projektov.

Štúdia uskutočniteľnosti vrátane analýzy nákladov a prínosov	
Existuje relevantná štúdia uskutočniteľnosti ¹³ ? (áno/nie)	nie
Ak je štúdia uskutočniteľnosti dostupná na internete , uveďte jej názov a internetovú adresu, kde je štúdia zverejnená	nie

¹²Investičný projekt – dlhodobá alokácia finančného aj nefinančného kapitálu na naplnenie investičného zámeru až do etapy, kedy projekt vstúpi do prevádzkovej etapy a prípadne začne generovať stabilné príjmy. Investičný projekt smeruje k: výstavbe stavby alebo jej technickému zhodnoteniu; nákupu pozemkov, budov, objektov alebo ich častí; nákupu strojov, prístrojov, tovarov a zariadení; obstaraniu nehmotného majetku vrátane softvéru. Zdroj: Uznesenie Vlády SR č. 300 z 21.6.2017 k návrhu Rámca na hodnotenie verejných investičných projektov v SR.

¹³ Pozri aj Uznesenie Vlády SR č. 300 z 21.6.2017 k návrhu Rámca na hodnotenie verejných investičných projektov v SR (dostupné na:

<http://www.rokovania.sk/Rokovanie.aspx/BodRokovaniaDetail?idMaterial=26598>)

V prípade, že štúdia uskutočniteľnosti nie je dostupná na internete, uveďte webové sídlo a termín, v ktorom predpokladáte jej zverejnenie (mesiac/rok)¹⁴

Vzhľadom na charakter projektu sa neuvažuje so zabezpečením štúdie realizovateľnosti

¹⁴ Uvedené sa neuplatňuje v prípade, že platia ustanovenia Rámca na hodnotenie verejných investičných projektov v SR (str. 34, bod 166).

Príloha:

Prílohu zámeru národného projektu tvorí mapa s vyznačením lokalizácie projektu.

